



Tielaitos

Nyt kannattaa sijoittaa tieverkkoon

Liikennejärjestelmä on keskeinen hyvinvointi- ja tuotantotekijä

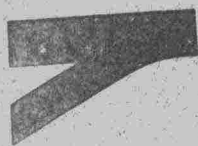
Elvytys tieinvestoinnein on tehokasta

Tielaitos ehdottaa, että Valtioneuvosto tekisi periaatepäätöksen 12 mrd markan elvytyspaketesta, joka toteutetaan vuoteen 2000 mennessä

Helsinki 26.8.1993

Keskushallinto

08 TIEL / Nyt



Tielaitos
Kirjasto

Doknro: 940131
Nidenro: 940178

Esipuhe

Tieinvestointien tulisi Suomessa olla vähintään tasolla 2 mrd mk/vuosi, jotta keskeisten valtakunnallisten väylien modernisointi tarvetta vastaavaan tasoon olisi mahdollista. Tänä vuonna tämä taso alitetaan noin 500 Mmk. Valtion säästötavoitteet seuraaville vuosille ovat johtamassa jo noin 1 mrd mk:n alitukseen. Tielaitoksen käsityksen mukaan nyt olisi päinvastoin erittäin sopiva aika nopeuttaa tieinvestointeja.

Tieinvestointien nopeuttamista juuri nyt puoltavat liikenteellisten tarpeiden lisäksi välittömät elvytys- ja työllistämistarpeet. Maarakennusala on erittäin tehokas elvyttäjä hyödyntäessään tavallista enemmän myös muita toimialoja. Jyrkkä toiminnan leikkaus puolestaan aiheuttaisi laajalti yhteiskuntaan heijastuvat seurausvaikutukset.

Eduskunta on hyväksyessään 19.3.93 vuoden 1993 II lisätalousarvion edellyttänyt mm, että **"hallitus ryhtyy toimenpiteisiin tieliikenteen verotuksen ja tieliikenneinvestointien rahoituksen uudistamiseksi siten, että tarvittavat tieinvestoinnit ja teiden kunnossapito kyetään jatkossa riittävällä tasolla turvaamaan"**.

Tielaitos on valmis yhteistyössä kaikkien kyseeseen tulevien tahojen - niin valtiovaltaa, elinkeinoelämää kuin muitakin tahoja edustavien - kanssa pohtimaan ja läpiviemään ehdotuksia, joilla tienpidon synkimmät näkymät voitaisiin välttää ja samalla laman selkä taittaa.

Tielaitos ehdottaa, että Valtioneuvosto tekisi periaatepäätöksen 12 miljardin markan elvytyspaketista Suomen talouden nostamiseksi lamasta. Pake-
tilla

- Rakennetaan Suomen Eurooppatiet "eurokuntoon"
- parannetaan noin 40 taajaman ympäristöä
- lisätään kansainvälisten ja kotimaisten pääomien mielenkiintoa sijoittaa Suomeen
- tuotetaan 38000 henkilötyövuotta
- autetaan rakennusala laman pohjan yli

Tielaitoksen mielestä elvytyspaketista voitaisiin rahoittaa noin 1/3 suoraan valtion budjetista, 1/3 erilaisin käyttömaksuin ja 1/3 pitkäaikaisin lainoin.

Esitettävät investoinnit kohdistuvat valtakunnallisesti tärkeimpiin kohteisiin pääkaupunkiseudun ulkopuolella. **Pääkaupunkiseudulla** on puolestaan tarkoitus toteuttaa pääkaupunkiseudun erityisohjelma, joka sisältää noin 5 mrd mk:n tie- ja katuinvestoinnit vuoteen 2013 mennessä. Tämä ohjelma rahoitetaan omalla aluetullijärjestelmällään.

Pääjohtaja


Jouko Loikkanen

NYT KANNATTAA SIOITTA TIEVERKKOON

Liikennejärjestelmä on yhteiskunnan talouden selkäranka

Kaikkien yhteiskuntien taloudellisen menestyksen eräs keskeinen perustekijä on tehokas liikenne- ja kuljetusjärjestelmä. Suomen tieverkon pitämisellä aikansa haasteiden ja mahdollisuuksien tasalla on kiistatta ollut suuri merkitys saavuttamallemme elintasolle.

Tieliikenne on kasvanut sekä henkilö- että tavaraliikenteen pääliikennemuodoksi eikä sille ole Suomen oloissa nähtävissä merkittäviä vaihtoehtoja. Tieliikenteen osuus koko maan henkilöliikenteestä on 93 % ja tavaraliikenteestä 68 %. EY:ssä vastaavat luvut ovat 91 % ja 72 %.

EY:ssä ja Skandinaviassa panostetaan päätieverkkoon

EY:ssä suunnitellaan hyvin yhdistävää runkotieverkkoa, johon sisältyy uusien moottoriväylätasojen kehittäminen 12 000 km 10 vuoden aikana. Peräti 40 % lisäyksistä on EY:n reuna-alueilla (Espanja, Portugali, Kreikka ja Irlanti). Yhteyksien kehittämistä Pohjoismaiden suuntaan pidetään tärkeänä.

Myös Ruotsissa ja Norjassa on todettu, että lisäpanostus erityisesti tärkeimpään tieverkkoon on ajankohtainen. Ruotsissa on kuluvana kesänä päätetty 56 mrd kruunun teho-ohjelmasta tieinvestointeihin seuraavan 10 vuoden aikana. Pääperusteluna on talouden elvyttämisen ohella sen haitan osittainen kompensointi, mikä Ruotsille aiheutuu syrjäisestä sijainnista Euroopan keskuksiin nähden sekä harvan asutuksen aiheuttamista pitkistä etäisyyksistä. Myös Norjassa on vuosien 1994-97 ohjelmassa nostettu pääteiden investoinnit tasolle 5,3 mrd kr/v, josta 1 mrd kr/v kerätään tietullein.

Sekä EY:ssä että Ruotsissa lähdetään siitä, että suoran budjettirahoituksen lisäksi tarvitaan erilaisia uusia rahoitusjärjestelyjä. Norja on jo päätenyt erillisten tietullikohteiden järjestelmään.

Hyvät liikenneyhteydet välttämättömiä Suomen kilpailukyvyille

Suomi on syrjässä Euroopan keskuksista. Kun meillä kuljetuskustannusten osuus vientituotteiden hinnoissa on keskimäärin 15 %, on se keskisen Länsi-Euroopan vientituotteissa vain keskimäärin n. 5 %.

Suomessa asutus ja teollinen toiminta ovat hajautuneet verrattain tasaisesti, kun taas esim. Ruotsissa ne painottuvat selvemmin maan eteläosaan sekä Pohjanlahden rannikolle. Tämä merkitsee meille suhteellisesti suurempaa maan sisäisten yhteyksien hoito-ongelmaa. Eduskunnan valtiovarainvaliokunta on vuoden 1993 talousarvioesitykseen liittyvässä lausumassaan edellyttänyt, että tieinvestoinnein kehitetään Etelä-Suomea tehokkaaksi kokonaisuudeksi sekä parannetaan muuallakin maassa voimakkaimpien keskustien välisiä yhteyksiä.

Venäjän lähialueet ovat valtaisa kaupankäynnin ja kansainvälisen liikenteen potentiaalinen alue. Esimerkiksi Pietarissa ja sen lähialueilla asuu noin 7 miljoonaa ihmistä. Venäjän tarve sujuviin ja varmoihin liikenneyhteyksiin Länsi- ja Pohjois-Eurooppaan on voimakkaassa nousussa, mikä synnyttää varmuudella nopeasti kasvavia päätyviä ja läpikulkevia liikennevirtoja Etelä-Suomen pääteille. Näihin mahdollisuuksiin ja haasteisiin tulee tieverkon kehittämisellä vastata mahdollisimman nopeasti ennen kilpailevien yhteyksien kehittymistä, jotta Etelä-Suomen "gateway"-asema muodostuu vahvaksi ja pitkäikäiseksi.

Valtion budjettirahoitus vähenee huolestuttavasti

Suomessa valtiontalouden säästötavoitteet vuosille 1994-95 ovat kohdistumassa voimakkaasti tieverkon kehittämiseen. Kehittämisen tarve on luokkaa 2000 Mmk/v. Kuitenkin tänä vuonna rahoitus on noin 1500 Mmk, ja seuraaville vuosille on luvassa vain noin 1000 Mmk/v.

Pelkästään keskeneräisten hankkeiden saattaminen loppuun optimaalisessa aikataulussa edellyttää 1400 Mmk:n rahoitusta kehittämiseen vuonna 1994. Uhkakuva merkitsee 350 Mmk:n vajausta tähän nähden, ja johtaa väistämättä useiden käynnissä olevien tiehankkeiden hidastamiseen. Uusia hankkeita ei voisi toistaiseksi käynnistää ja tärkeimmät tuntuja hyötyjä tuovat hankkeet siirtyisivät epämääräiseen tulevaisuuteen. Tällaiseen tilanteeseen joutuminen johtaisi moniin vakaviin seurauksiin.

Tiehankkeiden keskeyttäminen merkitsee ensinnäkin erilaisia hukkakustannuksia sekä haittoja ja lisäkustannuksia liikenteelle. Pahimmat seurausvaikutukset ovat kuitenkin **kasvava työttömyys** ja yritysten konkurssit. Tilanne esim. maarakennusurakoitsijoiden piirissä on jo nyt erittäin vaikea; konkurssit ovat tietöiden loppumisen varma seuraus. Nykyisessä tilanteessa konkurssit ketjuuntuvat helposti. Saatavia jää niin muille yrityksille, pankeille kuin verottajallekin. Kyse voi olla 1 - 2 mrd mk:n kadottamisesta.

Maarakennusalan konsulttien ja urakoitsijoiden päästäminen suurena joukkona konkurssiin on **taka-askel, jota ei ehkä voida koskaan täysin korjata**. Tie- ja maarakennusalan tekemisen tarve ei maastamme toistaiseksi lopu. ETA ja EY tuovat mukanaan suhteellisten pientenkin kohteiden **kansainvälisen kilpailuttamisen**, johon on voitava vastata myös kotimaisin voimin. Lisäksi on vain ajan kysymys, milloin **lähialueillamme** on runsaasti kilpailtavia kohteita. Vain vankasti toiminnassa olevat yritykset kykenevät vastaamaan haasteisiin.

Elvytys tieinvestoinnein on tehokasta

Tieinvestoinnit ovat erittäin hyvä **talouden elvytyskeino**. Tiehankkeiden tuotantopanokset ovat valtaosin (90 %) kotimaisia ja hankkeiden vaikutukset ovat sekä välittömiä, nopeasti kertautuvia että pitkäjänteisiä. Tie- ja siltaurakoiden **hintataso on nyt kymmeniä prosentteja normaalia alempana**. Hankkeiden kustannuksista palautuu valtiolle ja kunnille veroina sekä säästyvinä työllisyyskustannuksina suoraan runsaat 30 %. Rakennusala ei selviä laman yli "viennin vedolla", vaan tarvitsee kotimaisia tilauksia.

Sovittava useamman vuoden investointipaketista

Lyhytjänteinen, valtion vuotuisen budjetin laadintaan sidottu investointisuunnittelu on erityisesti näinä aikoina johtamassa toiminnan näköalattomuuteen ja jopa epäedullisiin valintoihin. Siksi nyt olisi löydettävä rahoitusratkaisuja, joilla toiminnan alasajon sijasta päinvastoin autetaan laman voittamisessa sekä samalla voidaan sopia useamman lähivuoden tieinvestointien rungosta.

Tielaitos ehdottaa, että lähtökohdaksi otetaan sopiminen vuosina 1994-2000 toteutettavasta **11 mrd mk** suuruisesta elvyttävästä **tieinvestointipaketista** ja siihen liittyvistä rahoitusjärjestelyistä sekä yhteensä **1 mrd mk:n** lisäyksestä noin 5 vuoden aikana **perustienpitoon**. Perustienpidon lisärahoitus suunnataan noin 40:n pienen ja keskikokoisen taajaman turvallisuuden tehokkaimpiin parantamiskohteisiin vuosikymmenen loppuun mennessä.

Investointipaketin kohteet on esitetty ohessa kartalla ja luettelona. Kohteet ovat olleet vahvasti esillä investointiohjelmaa laadittaessa, mutta joukkoon voidaan harkita myös muutoksia. Esityksessä on Eurooppateillä keskeinen osa; niille kohdistuu runsaat 8 mrd mk paketista. Myös muut kohteet ovat tieverkoston pääsuonilla vahvojen keskusten tuntumassa.

Hankkeiden hyötykustannussuhde on varsin hyvä (noin 1,5) ja niiden välitön työllistävä vaikutus on noin 18000 ja välillinen lisäksi noin 20000 henkilötyövuotta. Käynnissä olevat kehittämishankkeet (rahoitustarve 2,4 mrd mk) viedään loppuun normaalilla budjettirahoituksella, mutta sen jälkeen kehittämismomentin rahoitus kohdistuisi vain pakettiin. Perustienpidon rahoituksella toteutetaan nykyistä enemmän ns. alueellisia tiehankkeita.

Pääkaupunkiseudun investoinnit erillissuunnitelman pohjalta

Helsingin seudun liikenneinvestoinneista on valmistunut erillinen ohjelma- ja rahoitusehdotus, eivätkä pääkaupunkiseudun kohteet siksi sisälly nyt käsiteltävään pakettiin. Helsingin seudun ohjelmassa käsitellään yleisten teiden lisäksi myös katu- sekä raide- ja joukkoliikenneinvestointeja.

Ohjelman tie- ja katukohteet ovat kustannusarvioltaan 5 mrd mk ja niiden toteutus painottuu vuosille 1997-2013. Tärkeimpiä kohteita ovat Kehät I-III ja Pasilanväylä. Nämä hankkeet rahoitetaan pääkaupunkiseudun aluetullijärjestelmällä. Myös muualla maassa voidaan toteuttaa puhtaasti käyttäjärahoitukseen perustuvia tullitiehankkeita esim. eräillä lauttaväleillä.

Investointien rahoitusvastuu jaetaan

Investointipakettia ei sen edullisuudesta huolimatta voine nykynäkymin pyrkiä toteuttamaan vain suoralla budjettirahoituksella. Tielaitos ehdottaa, että rahoitus jaetaan valtion ja tienkäyttäjien kesken sekä osa rahoitetaan pitkäaikaisin lainoin. Kyseeseen voisi tulla seuraava rakenne:

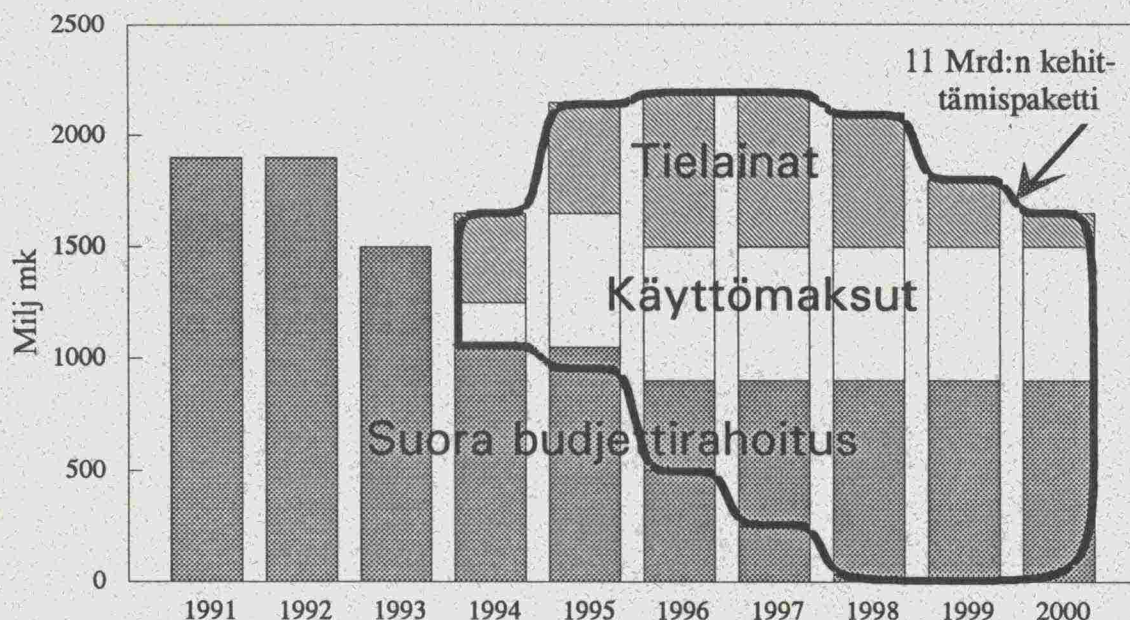
Valtion suora budjettirahoitus lasketaan vuodesta 1995 lähtien tasolle 900 Mmk/v, josta keskeneräisten hankkeiden jälkeen riittää paketin rahoitukseen vuoteen 2000 mennessä noin **3,8 mrd mk**.

Tienkäyttäjät osallistuvat rahoitukseen esim. autonkäyttömaksulla ja/tai polttoainemaksulla, jonka tuotto on noin 600 Mmk/v (vuonna 1994 alempi 200-300 Mmk) ja kerättävä osuus pakettiin kaikkiaan noin **3,8 mrd mk**. Tienkäyttäjiin kohdistuva verojen ja maksujen yhteisrasitus ei saisi tämän johdosta nousta.

Tielainoin rahoitetaan loput **3,4 mrd mk** paketista. Lainat otettaisiin lähinnä kotimaisilta markkinoilta (myös esim. Pohjoismainen Investointipankki voisi olla sopiva). Laina-ajan tulisi olla noin 10-15 vuotta. Kiinnostusta pitempiaikaisiin varmatuottoisiin sijoituksiin löytyy.

Valtion perinteinen suora budjettirahoitus olisi ratkaisussa huomattavasti nykytasoa alempi, mutta kuitenkin valtio saisi budjetin ulkopuolelta rahoitettavasta paketin osasta välittömän yli 2 mrd mk:n verotulohyödyn, joka kattaa kaksinkertaisesti perustienpitoon esitetyn 1 mrd mk:n lisäyksen. Tielainojen takaisinmaksu voi tapahtua vuoden 2000 jälkeen perittävien tienkäyttömaksuin ja/tai budjettivaroin.

Oheisessa kaaviokuvassa on esitetty paketin periaatteellinen rahoitusrakenne ja sijoittuminen keskeneräisten kehittämishankkeiden jatkoksi.



LIITTEET

- Kehittämissipaketin kohdeluettelo sekä kartta

TIEVERKON KEHITTÄMISPAKETTI

1994-2000

— Valtatieverkko (LM:n päätös 2.12.1992)

— Erittäin tärkeät valtatiet

== Valmis tai rakenteilla oleva



— Valmis tai rakenteilla oleva



Investointikohteet:



mo-tien rakentaminen



mol-tien rakentaminen



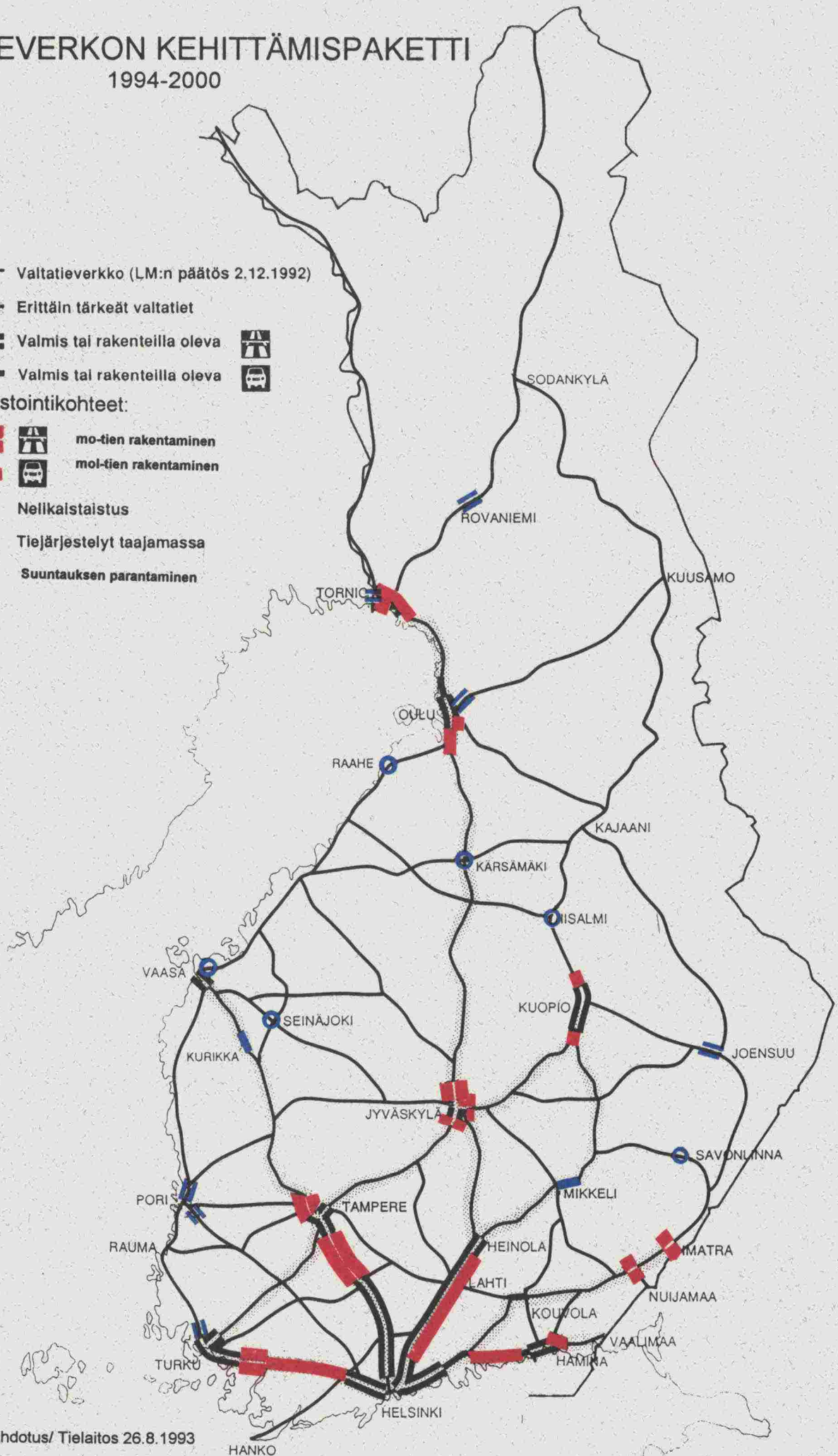
Nelikaistaistus



Tiejärjestelyt taajamassa



Suuntauksen parantaminen



Ehdotus/ Tielaitos 26.8.1993

TIEVERKON KEHITTÄMISPAKETIN KOHDELUETTELO

Luettelo kustannusarvioineen on alustava ja tarkennetaan pakettia koskevan päätöksenteon yhteydessä. Kustannukset ovat vuoden 1993 tasossa.

YHTEYSVÄLI/RYHMÄ - Hanke	K.arv. Mmk
E18 TURKU-VAALIMAA	
- Vt1 Paimio-Salo mo	850
- Vt1 Salo-Lohja-Lohjanharju mol	1 500
- Vt7 Koskenkylä-Kotka mol	400
- Vt 7 Haminan ohitus mol ja mol->mo	150
E12 HELSINKI-VAASA	
- Vt3 Hämeenlinna-Tampere mo	1 100
- Kt45 Tampereen läntinen ohitus mo ja mol->mo	600
- Vt 3 Kurikan kohta	70
E75 HELSINKI-UTSJOKI JA E4 KEMI-TORNIO	
- Vt4 Järvenpää-Lahti mol->mo	600
- Vt5 Lahti-Heinola mol->mo	220
- Vt4+9 Jyväskylän seutu mo-teiden jatkot	900
- Vt4 Kärämäen ohitus	50
- Vt4 Liminka-Oulu mol ja mol->mo	500
- Vt4 Kemin seutu mol ja mol->mo	250
- Vt21(E4) Kemi-Tornio-raja mo ja 4-kaist	400
- Vt4 Rovaniemen seutu 4-kaist	200
MUITA KOHTEITA	
- Vt8 Raisio kohta 4-kaist	70
- Vt2+8 Porin seutu 4-kaist	320
- Vt6 Lappeenrannan ja Imatran kohdat mo	440
- Vt5 Mikkelin pohjoispuoli suunt.par.	160
- Vt14 Savonlinnan ohitus ja järjestelyt	400
- Vt6+17 Joensuun seutu 4-kaist	320
- Vt5 (E63) Kuopion seutu mol-jatkot	190
- Vt5 (E63) Iisalmen ohitus	160
- Vt8 Sepänkylän ohitus	130
- Kt64 Seinäjoen ohitus	160
- Vt8 Raahen kohta	70
- Vt 20 Oulu-Korvenkylä 4-kaist	190
SUUNNITTELU	600
YHTEENSÄ	11 000

mo=moottoritie, mol=moottoriliikennetie, 4-kaist=nelikaistaistus